

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ПИСЬМО**  
от 25 ноября 2009 г. N ГК1.22-2979

**О ВНЕДРЕНИИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

В соответствии с Руководством по управлению безопасностью полетов (Дос. 9859 ICAO) и в целях своевременного исполнения требований пунктов 5.5, 5.12 Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных Приказом Минтранса России от 31.07.2009 N 128 (зарегистрировано в Минюсте России 31.08.2009 N 14645), до издания соответствующих нормативных актов предлагаю:

1. Авиапредприятиям и эксплуатантам в срок до 25.12.2009 разработать и ввести в действие до 01.01.2010 систему управления безопасностью полетов (далее - СУБП), регламентировать ее в Руководстве по управлению безопасностью полетов (далее - РУБП). Структура РУБП может определяться авиапредприятием как раздел Руководства по производству полетов (далее - РПП) (для авиакомпаний и эксплуатантов воздушного транспорта) или как отдельный документ.

2. СУБП авиапредприятия должна соответствовать объему и сложности выполняемых (обслуживаемых) полетов, требуемого технического обслуживания воздушных судов и, как минимум, включать в себя концептуальные рамки, установленные ИКАО для авиапредприятий, эксплуатантов воздушного транспорта и организаций по техническому обслуживанию.

Состав и содержание концептуальных рамок ИКАО приведен в [Приложении N 1](#).

3. В ходе разработки СУБП авиапредприятиям и эксплуатантам воздушного транспорта необходимо: определить допустимые уровни риска, согласовать их с руководителями межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта и утвердить в Росавиации;

установить, что все виды обеспечения полетов, выполняемые по договорам с другими организациями, должны выполняться с обеспечением приемлемого уровня безопасности полетов, установленного в СУБП авиапредприятия (эксплуатанта);

создать обязательную систему добровольного представления данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических и (или) потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые не всегда фиксируются в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах;

установить порядок и сроки проведения анализа состояния безопасности полетов в организациях гражданской авиации, но не реже одного раза в квартал.

4. Авиапредприятиям и эксплуатантам необходимо согласовать РПП (РУБП) в межрегиональных территориальных управлениях воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта.

5. Авиакомпаниям и эксплуатантам воздушного транспорта получить одобрение в Росавиации разделов и приложений к РПП (определены [Приложением N 2](#)).

6. Мониторинг выполнения требований к обеспечению безопасности полетов и работы СУБП авиапредприятий, эксплуатантов воздушного транспорта и организаций по техническому обслуживанию проводить в ходе:

внутренних аудита и проверок;

сертификации эксплуатантов;

плановых инспекционных проверок базовых объектов;

рассмотрения результатов инспектирования воздушных судов на перроне (в том числе полученных из других государств);

изучения материалов докладов и анализов о состоянии безопасности полетов, представляемых авиапредприятиями и эксплуатантами воздушного транспорта.

Руководитель  
Г.К.КУРЗЕНКОВ

Приложение N 1  
к письму Федерального  
агентства воздушного транспорта  
от 25 ноября 2009 г. N ГК1.22-2979

## КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ РАМКИ ДЛЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

### Введение

СУБП является административной системой управления безопасностью полетов, осуществляемой организацией. Концептуальные рамки СУБП включают 4 компонента и 12 элементов, представляющих собой минимальные требования к внедрению СУБП. Внедрение концептуальных рамок соответствует масштабам организации и сложности предоставляемых услуг.

1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов:
  - 1.1. Обязательства и ответственность руководства.
  - 1.2. Ответственность за безопасность полетов.
  - 1.3. Назначение сотрудников, ответственных за безопасность полетов.
  - 1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
  - 1.5. Документация по СУБП.
2. Управление факторами риска для безопасности полетов:
  - 2.1. Определение факторов опасности.
  - 2.2. Оценка и уменьшение риска для безопасности полетов.
3. Обеспечение безопасности полетов:
  - 3.1. Контроль и количественная оценка показателей безопасности полетов.
  - 3.2. Осуществление изменений.
  - 3.3. Постоянное совершенствование СУБП.
4. Популяризация вопросов безопасности полетов:
  - 4.1. Подготовка и образование.
  - 4.2. Обмен информацией о безопасности полетов.

#### 1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов

##### 1.1. Обязательства и ответственность руководства

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию определяют политику организации в области обеспечения безопасности полетов, которая базируется на международных и национальных требованиях и подписывается ответственным руководителем организации.

Политика в области обеспечения безопасности полетов отражает обязательства организации по обеспечению безопасности полетов; в документе с изложением политики четко определяется порядок выделения ресурсов, необходимых для ее реализации; данный документ с утверждающей надписью на видном месте рассылается по всей организации. Эта политика включает процедуры отчетности в области безопасности полетов, ясно определяет типы недопустимого поведения и включает условия, в которых не будут приниматься дисциплинарные меры. Политика обеспечения безопасности полетов периодически пересматривается с тем, чтобы она сохраняла свою актуальность и была приемлемой для организации.

##### 1.2. Ответственность за безопасность полетов

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию определяют ответственного руководителя, который независимо от других выполняемых им функций несет окончательную ответственность от имени эксплуатанта, утвержденной организации по техническому обслуживанию за внедрение и поддержание функционирования СУБП. Эксплуатант, утвержденная организация по техническому обслуживанию также определяют ответственность всех руководителей независимо от других выполняемых ими функций, а также ответственность сотрудников в отношении функционирования СУБП. Ответственность и полномочия за обеспечение безопасности полетов оформляются документально, доводятся до сведения всех сотрудников организации и включают определение уровня руководителей, уполномоченных принимать решения относительно приемлемости

---

рисков для безопасности полетов.

1.3. Назначение сотрудников, ответственных за безопасность полетов

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию определяют руководителей, отвечающих за безопасность полетов, несущих персональную ответственность и обеспечивающих координацию внедрения и поддержания функционирования эффективной СУБП.

1.4. Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию принимают меры к тому, чтобы план мероприятий на случай аварийной обстановки, который обеспечивает упорядоченный и эффективный переход от штатных к нештатным операциям и возобновление штатных операций, был должным образом согласован с аналогичными планами тех организаций, с которыми они должны будут взаимодействовать при предоставлении своего обслуживания.

1.5. Документация по СУБП

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию разрабатывают планы внедрения СУБП, утверждаемые старшим руководством организации, который определяет ее подход к управлению безопасностью полетов в соответствии с целями организации в области обеспечения безопасности полетов. Организация разрабатывает и обновляет документацию по СУБП, содержащую информацию о политике и целях обеспечения безопасности полетов, требованиях СУБП, процедурах и процессах СУБП, обязательствах, ответственности и полномочиях в отношении процедур и процессов, а также о результатах функционирования СУБП. В качестве части документации по СУБП эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию подготавливают и обновляют руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) с целью доведения своего подхода к обеспечению безопасности полетов до сведения всех сотрудников организации.

## 2. Управление факторами риска для безопасности полетов

### 2.1. Определение факторов опасности

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию определяют и осуществляют официальный процесс, обеспечивающий определение факторов опасности для производства полетов. Определение факторов опасности основывается на сочетании реактивных, проактивных и прогностических методов сбора данных о безопасности полетов.

### 2.2. Оценка и уменьшение риска для безопасности полетов

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию определяют и осуществляют официальный процесс, обеспечивающий анализ, оценку и контроль факторов риска для безопасности полетов при производстве полетов (техническом обслуживании).

## 3. Обеспечение безопасности полетов

### 3.1. Контроль и количественная оценка показателей безопасности полетов

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию разрабатывают и применяют методы проверки показателей деятельности организации в сфере обеспечения безопасности полетов и оценки эффективности средств контроля факторов риска для безопасности полетов. Деятельность организации в сфере обеспечения безопасности полетов проверяется по отношению к показателям и целевым параметрам безопасности полетов СУБП.

### 3.2. Осуществление изменений

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию определяют и осуществляют официальный процесс определения изменений в организации, которые могут повлиять на установленные процессы и предоставляемые услуги, описания мер обеспечения показателей безопасности полетов до реализации изменений и исключения или изменения средств контроля факторов риска для безопасности полетов, которые более не требуются или не эффективны вследствие изменений эксплуатационной обстановки.

### 3.3. Постоянное совершенствование СУБП

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию определяют и осуществляют официальный процесс выявления причин нештатного функционирования СУБП, определения последствий нештатного функционирования для производства полетов и устранения

---

таких причин.

#### 4. Популяризация вопросов безопасности полетов

##### 4.1. Подготовка и образование

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию разрабатывают и выполняют программы подготовки кадров в области безопасности полетов, которые гарантируют надлежащую подготовку и квалификацию персонала для выполнения обязанностей в рамках СУБП. Подготовка кадров по вопросам безопасности полетов проводится с учетом роли каждого участника в СУБП.

##### 4.2. Обмен информацией о безопасности полетов

Эксплуатант (авиапредприятие), утвержденная организация по техническому обслуживанию разрабатывают и применяют официальные средства обмена информацией о безопасности полетов, обеспечивающие доскональное ознакомление всего персонала с СУБП, предоставление критической с точки зрения безопасности полетов информации и пояснений относительно причин предпринятая конкретных действий по обеспечению безопасности полетов, а также введения или изменения процедур обеспечения безопасности полетов.

Приложение N 2  
к письму Федерального  
агентства воздушного транспорта  
от 25 ноября 2009 г. N ГК1.22-2979

#### РАЗДЕЛЫ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ ЭКСПЛУАТАНТА ИЛИ ПРИЛОЖЕНИЯ К НЕМУ, ТРЕБУЮЩИЕ ОДОБРЕНИЯ В РОСАВИАЦИИ

Утверждению (одобрению) в Росавиации подлежат следующие разделы руководства по производству полетов эксплуатанта или приложения к нему:

- метод установления минимальных абсолютных высот полета;
- метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома;
- дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом (при необходимости);
- полетное время, служебное полетное время и время отдыха, приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха;
- особые полеты увеличенной дальности (процедуры ETOPS);
- дополнительные требования к производству полетов самолетами с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ);
- перечень минимального оборудования конкретных воздушных судов (MEL);
- производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках;
- производство полетов в воздушном пространстве с MNPS;
- производство полетов в воздушном пространстве с RVSM;
- правила управления электронными навигационными данными;
- программы подготовки членов летного экипажа;
- использование тренажерных устройств имитации условий полета;
- программы подготовки членов кабинного экипажа;
- программы по обучению персонала по правилам перевозки опасных грузов;
- руководство по управлению безопасностью полетов;
- программа анализа полетных данных;
- программы подготовки авиационного персонала в области авиационной безопасности.